

[Editorial](#) [Artículos](#) [Miscelánea](#) [Autores](#) [Reseñas](#) [Talleres](#)

Buscar

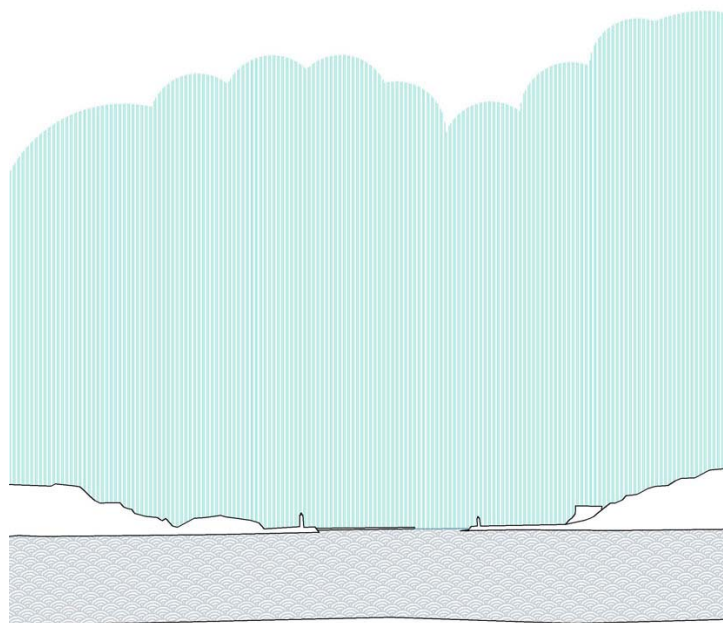
Colabora con nosotros



El puerto de Cartagena _cambio urbano _ cambio social

Introducción

El proceso de transformación de la ciudad de Cartagena, entendida como una auténtica operación de refundación de la misma, se concentra, se entiende y se estudia desde la realidad urbana de su frente marítimo como uno de los focos donde se ha concentrado esta intensa recuperación. Este fenómeno de renovación, que supone un cambio urbano y estratégico, influye directamente en un proceso de evolución también social. Las relaciones entre sus habitantes se expresan ahora en sus nuevos espacios, en los usos colectivos, en los nuevos edificios... son el ámbito físico de la expresión colectiva y social (Borja, Muxí, 2000). El puerto para Cartagena es este espacio simbólico, físico e ideológico, donde se ha producido una nueva identidad ciudadana.



Evolución histórica

En su devenir histórico el puerto se ha ido transformando morfológicamente atendiendo a necesidades estratégicas de diferente condición: militar, comercial económicas o turísticas.

Originalmente el muelle comercial se reducía a un pequeño espigón de cantería que nacía a la salida de la puerta de la muralla, y a principios del siglo XVII se construye el Muelle Principal y la portada.

Pero una de las grandes transformaciones morfológicas que ampliaron y modificaron su uso a gran escala se produjo en el siglo XVIII con la construcción del Arsenal militar en 1782. Estas modificaciones generaron un gran cambio para la ciudad, que transformó tanto su puerto como los programas y usos generales, ya que se construirían todas las grandes edificaciones relacionadas con los servicios portuarios y con la construcción naval. Este proceso supuso la desaparición del muelle comercial y de las instalaciones antiguas que fueron ocupadas por instituciones militares, como el edificio de Intendencia, actual palacio de Capitanía (1740), el Hospital Real, actual sede de la Universidad de Cartagena, (1752-1762), el cuartel de presidiarios, actual CIM y también sede de la universidad (1785) y el parque de Artillería (1786), actual sede del archivo municipal.

Pero lo que podemos considerar un cambio sustancial para entender lo que es hoy el puerto fue otra gran transformación morfológica acontecida hace poco más de cien años y que convertiría el puerto en la esencia del lugar que es hoy. El proyecto de ampliación del muelle Alfonso XII surge a mediados del siglo XIX, cuando la ciudad gana importancia, en comercio, industria, navegación y minería, y aparece la necesidad de un amplio muelle ganando terreno al mar.

Aunque arranca de una necesidad económica que da respuesta a la expansión comercial de la ciudad, no se resuelve como otras veces tan solo desde el estricto punto de vista de la eficacia funcional (naval y portuaria) sino que, contaminado por el pensamiento de la época, en que la ciudad comienza a "pensarse" y planificarse de un modo centralizado por una élite que se preocupaba por el bienestar de la población, este espacio se genera como un nuevo lugar para la ciudad y los ciudadanos. Con la remodelación del puerto encontraríamos un ejemplo de uno de los primeros espacios públicos de Cartagena gestionados y pensados para serlo. No es casualidad que se gestara al mismo tiempo el proyecto

de ensanche de la ciudad, cuyo texto definitivo "Proyecto de Ensanche y Reforma y Saneamiento de Cartagena" data del 1896, redactado por Francisco Ramos Bascañana, Pedro García Faria y Francisco Oliver Rolandi.

Hasta que se construyó el muelle Alfonso XII, el mar golpeaba contra esta muralla, tal y como se puede ver en la figura 1 correspondiente con el Plano de la plaza de Cartagena y su Arsenal, de J.J. ORDOVÁS, en 1799.

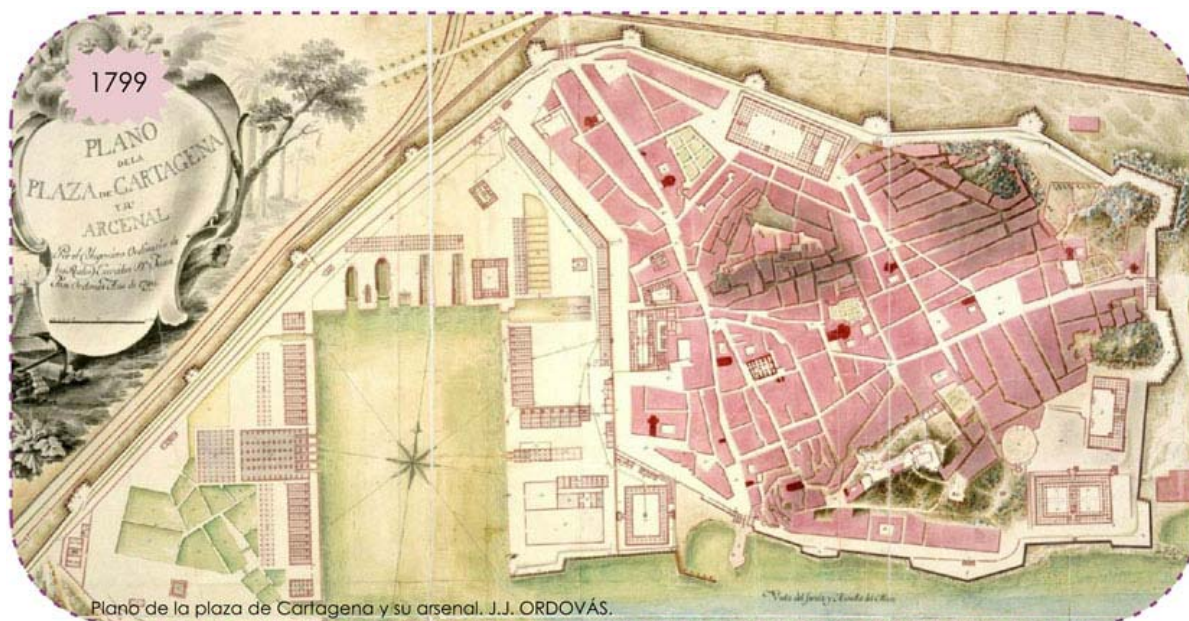


Figura 1. Plano de Cartagena y su Arsenal, J.J. ORDOVÁS, Cartagena, 1799. Plano del *Atlas político y militar del Reyno de Murcia formado por el capitán de Infantería e ingeniero ordinario de los Reales Ejércitos Don Juan José Ordovás, Año de 1777*. SHM SIGN. Atlas G.23.

Este proceso de construcción del nuevo muelle ganando terreno al mar, comienza con la acumulación de terrenos procedentes del vaciado de la calle Gisbert, una calle generada tras la excavación del monte de la Concepción que permitía la conexión de la ciudad con el frente marítimo perforando la cara sur de la muralla, oxigenando el interior del casco antiguo. En la figura 2 se muestra el plano geométrico que manifiesta la distribución de terrenos concedidos al Excmo. Ayuntamiento por orden del Ministerio de Fomento de 16 de enero de 1874 y la extensión de los solares que exigen los edificios en que han de instalarse los servicios y oficinas dependientes del Estado.

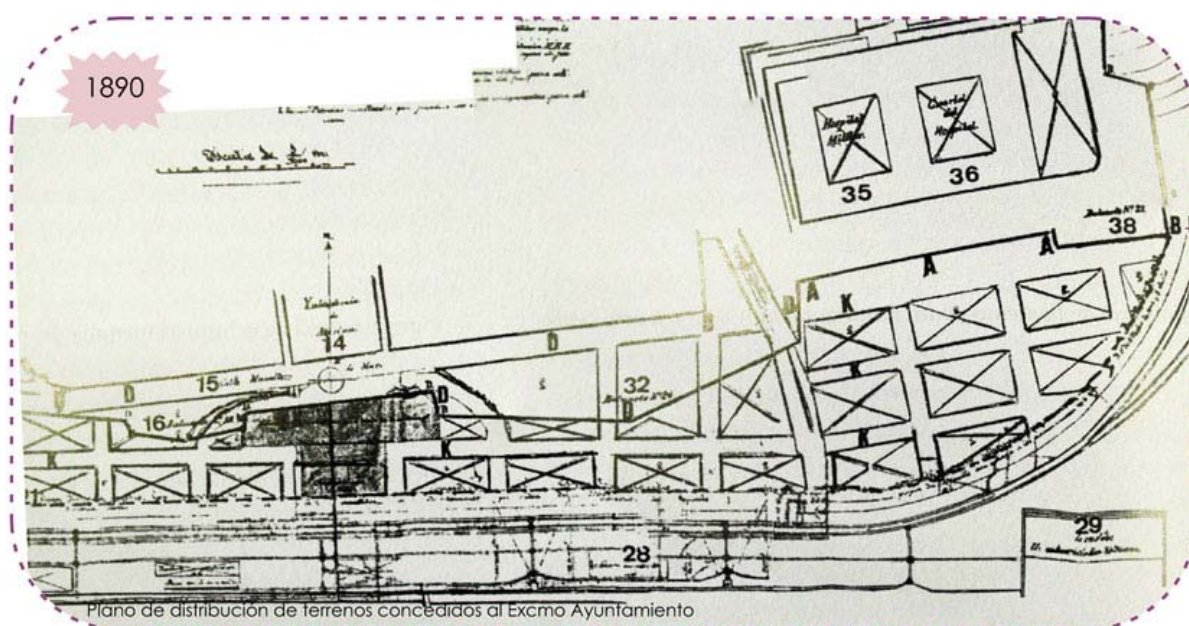


Figura 2. Plano geométrico que manifiesta la distribución de terrenos concedidos al Ayuntamiento. T. Rico (Valariano), Cartagena, 14.III.1890. Archivo J.M. Rubio Paredes.

Con el proceso de relleno del frente marítimo se construyó una gran explanada que ampliaba y resolvía las necesidades comerciales y navales de la ciudad, y al mismo tiempo proponía un nuevo espacio simbólico que concentraba los equipamientos y servicios, junto con el comercio, el transporte y los usos portuarios, tales como los barracones para mercancías, el ferrocarril, edificios institucionales como el de las obras del puerto, los pabellones del Ayuntamiento, Círculo Militar, del Casino, de la Casa de Expósitos y el Real Club de Regatas. En la figura 3 se puede ver un plano general del puerto al terminar el año 1900, (s.a.) donde quedan marcados los terrenos ganados al mar y la disposición de los equipamientos y las zonas de paseo...

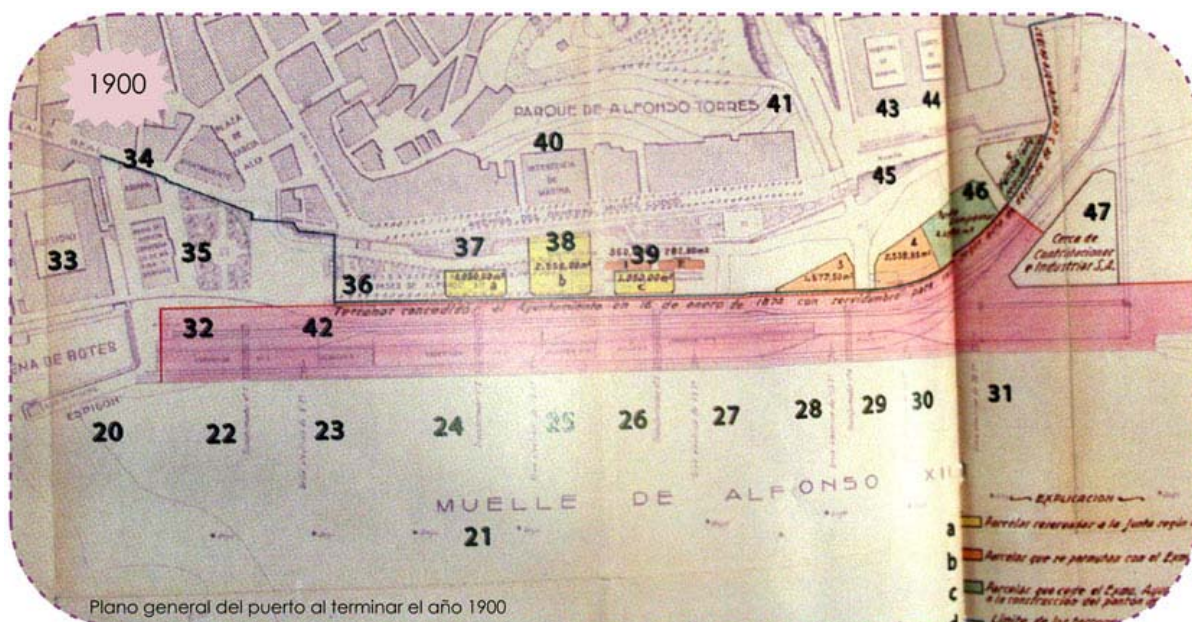


Figura 3. Plano general del puerto al terminar el año 1900, s.a. Cartagena, 1903

El frente marítimo se transformó tanto física como socialmente a finales del siglo XIX, y fue escogido como Paseo, y como lugar simbólico localizando los grandes programas de la ciudad, como la instalación de la Feria en 1887, o el Teatro Circo en 1888, y como se convirtió tal y como describe Federico Casal (1930) en:

"un grandioso paseo resguardado por la muralla, lugar concurrido por los habitantes de la ciudad, y si a esto añadimos su proximidad al mar, los magníficos y artísticos parterres y frondoso arbolado hacen de este paseo (...) el mejor de Cartagena"



Figura 4. Imagen del paseo del Muelle Alfonso XII. J.CASAÚ, 1923

Nació como un espacio poderoso y simbólico y a lo largo de sus transformaciones durante el siglo XX ha demostrado ser además, flexible en su capacidad de albergar diferentes usos y programas urbanos y arquitectónicos asociados a los mismos. Esta gran explanada totalmente abierta al público en su origen fue sufriendo cambios hasta cerrarse en casi su totalidad para satisfacer necesidades portuarias que delimitaron recintos ligados al tráfico marítimo y cerrados a las vistas y el acceso de los ciudadanos. Esta situación provocó que el reducido paseo marítimo quedara detrás del área de contenedores y tan sólo desde el frente de la plaza Héroes de Cavite se pudiera acercarse al mar. Tanto la explanada como el entorno de la dársena presentaban en este momento su máxima posición de cierre con respecto a la ciudad, ya que primaron usos militares, portuarios y del astillero, que ocupaban su máximo dominio en decrecimiento del espacio para la ciudad. Así, una ciudad con un gran desarrollo industrial, comercial y urbano a finales de los años ochenta se había cerrado al mar, y su frente marítimo le daba la espalda a la ciudad. Esta situación provocó además un abandono del lugar, como símbolo, y vivencia ciudadana, debido a la falta de posibilidades, usos, programas... Pero en los últimos quince años, una nueva situación ha provocado la explosión de este espacio, debido a la desocupación de los usos militares y portuarios a favor de los grandes equipamientos locales, como por ejemplo la cesión de los espacios militares a la universidad, el desplazamiento del puerto comercial y el área de contenedores al muelle de poniente y a la dársena de Escombreras, la recuperación de la totalidad del Muelle Alfonso XII como espacio público, etc...

Así, de nuevo la explanada adquiere sus posibilidades de uso colectivo, variedad de programa y espacio abierto, volviendo a la situación original donde la mayor intensidad de la ciudad se situaba aquí. Esto supone una recuperación de todo aquello que se abandonó, o perdió a lo largo del siglo pasado.

Como vemos en la figura 5, que muestra el estado del frente marítimo a lo largo del siglo XX, se observa esta involución del espacio público hasta finales del siglo XX, donde los espacios accesibles y las conexiones con la dársena son apenas existentes, hasta que finalmente se recupera en las actuaciones de los últimos años, aumentando su espacio, programa y versatilidad.

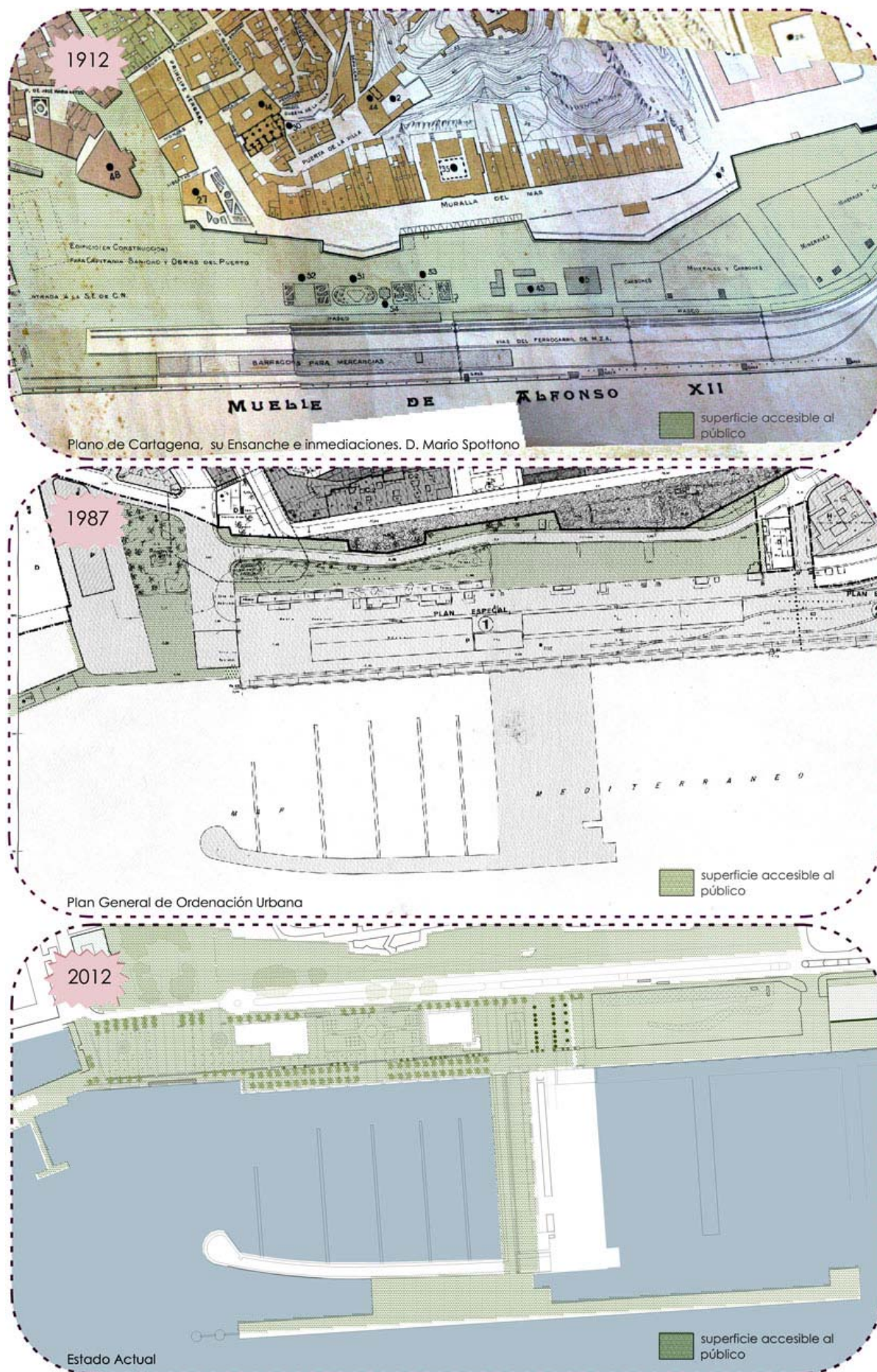


Figura 5. Evolución del muelle a lo largo del siglo XX

Actuaciones recientes

Dichas actuaciones se presentan como una compleja superposición de situaciones fragmentadas sin conexión entre ellas, quizá debido a la legislación aplicada (Ley 27/1992) que favorecía la desconexión entre la ordenación territorial, el planeamiento local y la gestión específica del

puerto, y que ha supuesto una desvinculación entre el ámbito portuario y la ciudad, tanto en el caso de Cartagena, como en numerosos puertos del ámbito nacional (Navarro, 1992). Así las transformaciones llevadas a cabo por las instituciones implicadas, han construido una realidad sin una perspectiva global, y solo atendiendo a la escala propia de cada una de las situaciones específicas. Esta práctica de actuaciones dispares que ha contemplado el traslado de los usos portuarios, la ampliación del dominio público y una nueva, abierta y cambiante relación con la ciudad, no se ha reclamado desde una propuesta general. La nueva imagen del puerto introduce nuevos edificios que potencian su propio contenido, generan efectos entrelazados, pero siempre desde una colección de lugares que no funcionan como grupo.

Estas acciones abarcan equipamientos de carácter militar como el Arsenal; municipal, como el nuevo auditorio El Batel, o la plaza del Ayuntamiento y el Palacio Consistorial, recientemente rehabilitado; también universitario con las sedes de tres edificios militares rehabilitados y que ocupan ahora diversas facultades de la Universidad Politécnica de Cartagena; o portuario como las áreas de pescadores y de contenedores, la nueva terminal de cruceros o el Muelle Alfonso XII; e incluso nacional, con el nuevo Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQVA). Estos nuevos servicios han implicando a diversas entidades tales como el Ministerio de Defensa, el Ayuntamiento, la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT), la Autoridad Portuaria o el Ministerio de Cultura, que han resuelto aisladamente y dos a dos las diferentes situaciones que se presentaban a lo largo del desarrollo de las mismas.

Este repertorio de soluciones heterogéneas ha permitido potenciar las posibilidades del puerto, que a lo largo de la historia se concentraban principalmente en el muelle Alfonso XII, y que en la actualidad se han expandido alrededor de la dársena construyendo un conjunto que engloba desde su topografía y su geometría, los lugares y los hitos que lo caracterizan hoy día.

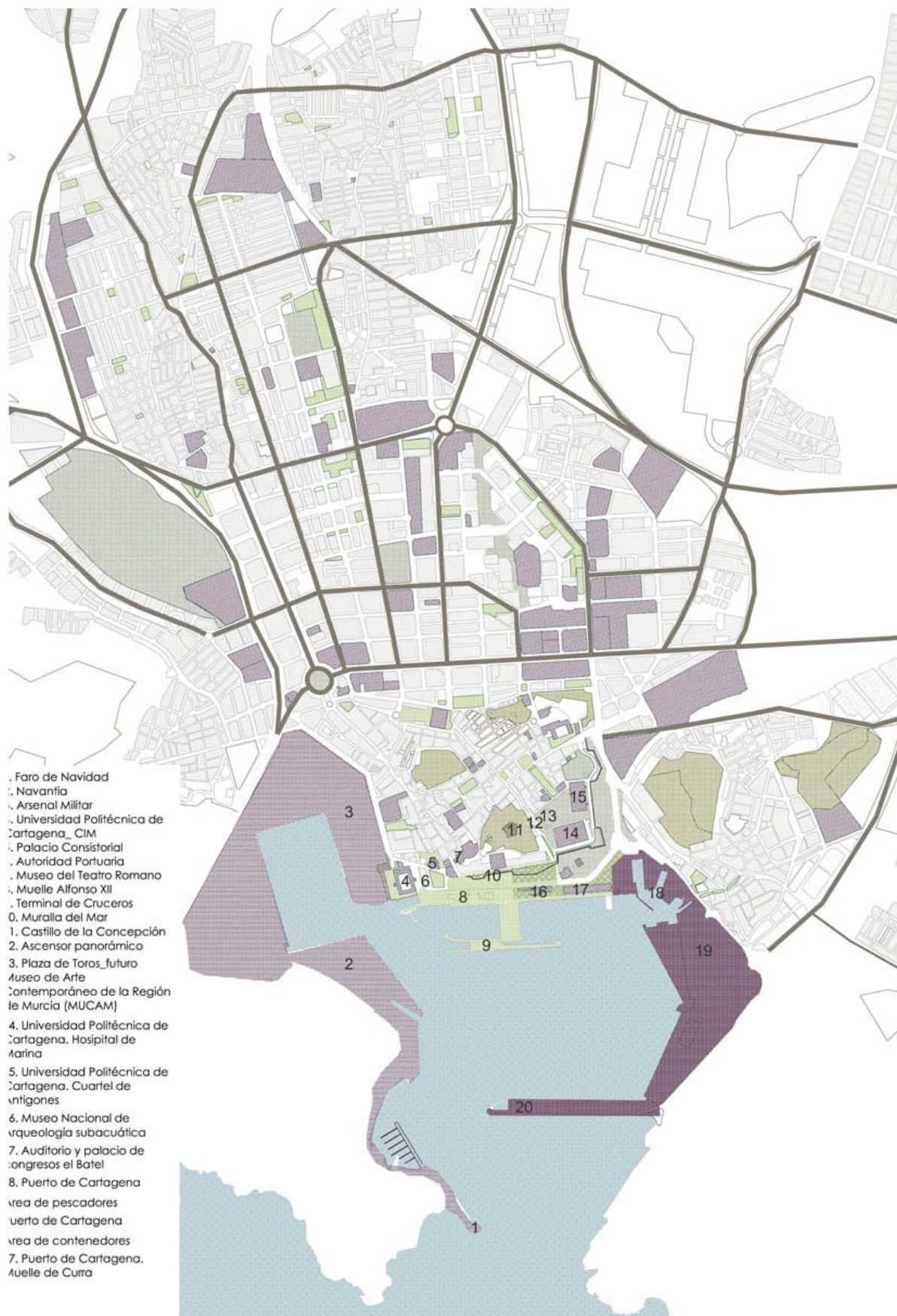


Figura 6. El puerto de Cartagena en la actualidad. Agentes implicados

Como vemos en la figura 6, si recorremos la costa empezando por el faro de Navidad, encontraremos aquí un nuevo espacio público que se regeneró tanto para la pesca como para el paseo, continuando con el recorrido pasaremos por las modificaciones y ampliaciones de los astilleros y el arsenal militar, hasta llegar a las nuevas actuaciones asociadas al muelle Alfonso XII donde se localizan los más importantes equipamientos de toda la ciudad: la universidad, los museos, edificios administrativos, el auditorio, el museo del teatro romano... Esta concentración de servicios tanto culturales, como turísticos, de ocio... sitúan el puerto en un punto estratégico que oferta una gran variedad de programas locales, regionales y nacionales, y que localizados en el lugar más representativo de Cartagena, lo convierten de nuevo un centro social y colectivo con los edificios más importantes, como el origen del muelle a finales del siglo XIX...



Figura 7. Vista panorámica del frente marítimo

Continuando nuestro recorrido hacia levante se sitúa el área de pescadores y contenedores del puerto comercial. Fue gracias a la operación de traslado de los usos portuarios del muelle Alfonso XII - al muelle de San Pedro y a la dársena de Escombreras, ampliada para tal fin -, por lo que se extendió su dimensión y posibilidades, permitiendo liberar todo el frente marítimo para que afloraran los grandes equipamientos y se concentrara en este área la nueva actividad urbana.

La zona portuaria finaliza con el muelle de Curra, que contiene a su vez equipamientos militares como el edificio de la Comandancia de Marina.



Figura 8. Vista de la plaza del CIM

El lugar que ocupa

El Puerto de Cartagena es un lugar de referencia internacional por su posición estratégica en lo que se ha dado en llamar el arco Mediterráneo, y su intensa actividad portuaria (comercial, industrial y turística), tal y como se puede apreciar en la figura 9 que representa este ámbito internacional.

Asimismo supone un hito cultural y de recreo de alcance e interés regional y nacional, ligado a la red de espacios de esta índole de la costa Mediterránea - Región de Murcia -, reflejado en la figura 10. En su superficie se sitúan tanto grandes equipamientos nacionales como el Museo Nacional de Arqueología Subacuática, como programas culturales, el museo del teatro romano, lúdicos, como el auditorio o la zona de ocio del muelle Alfonso XII, educativos, como la Universidad Politécnica de Cartagena y administrativos como el Palacio Consistorial.



Figura 9. Ámbito internacional

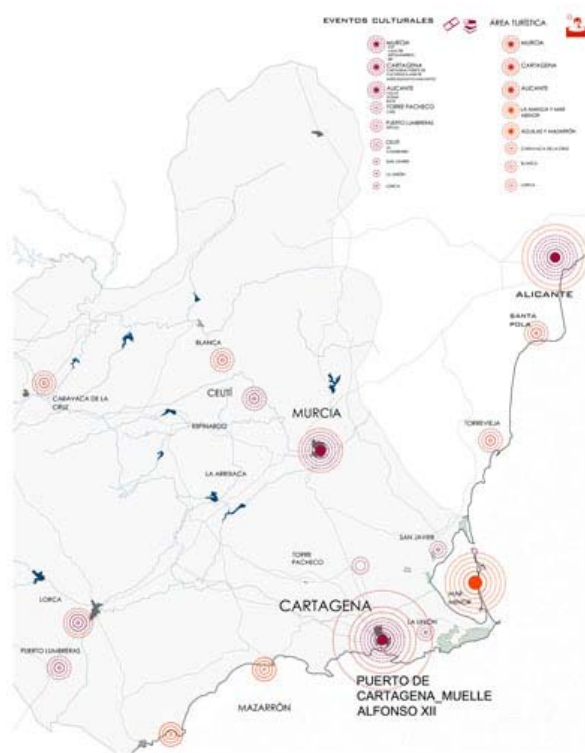


Figura 10. Ámbito regional

regional



La dimensión y carácter de este espacio en su escala urbana hace que responda programática y estratégicamente a su posición, tamaño y correspondientes expectativas, siendo el lugar emblemático para la ciudad.

La conexión tan cercana entre el puerto, el casco histórico y los servicios más importantes, convierte este lugar en la puerta de muchos viajeros, y el refugio de los ciudadanos... con un carácter dual que concentra la actividad, e intensifica los esfuerzos para todos. El frente marítimo permite ver Cartagena desde dentro y desde fuera, desde el que llega por la terminal de cruceros, recorre el muelle y alcanza la ciudad, y desde el que la vive, y busca su lugar de referencia...

En este nuevo espacio acontecen numerosos usos y se generan nuevos recorridos para la ciudad y desde la ciudad. Además de su flexibilidad para cambiar su morfología a lo largo de los años y de sus condiciones naturales que lo convierten en un lugar con gran carácter emotivo y expresivo, por su relación con el mar, se ha convertido en un centro de gran potencial donde se sitúan los grandes equipamientos, acontecen eventos de gran diversidad por la capacidad de su gran explanada y ha adquirido un carácter lúdico con los usos generales que ofrece como paseo marítimo. En la figura 12 podemos ver esa variedad de usos específicos y dotacionales, su extensión y su geometría. La acumulación de usos posibles lo convierte en un paradigma del espacio flexible y polivalente, donde se concentran multitud de conexiones inesperadas.



Figura 11. Vista desde la muralla



Figura 12. Análisis de usos actuales del Puerto de Cartagena

Podemos pensar que debido a esta colección de soluciones se han producido escenarios inconexos que, tal como se muestra en la figura 13 que estudia los flujos de actividad, han provocado en algunos casos la poca afluencia o zonas desconectadas. Esto demuestra que la apuesta por este lugar aún está viva y demanda un trabajo en activo. Como todas las operaciones de escala urbana, que se alargan en el tiempo, ésta está en proceso de usarse, entenderse y finalmente interiorizarse por parte de los ciudadanos.

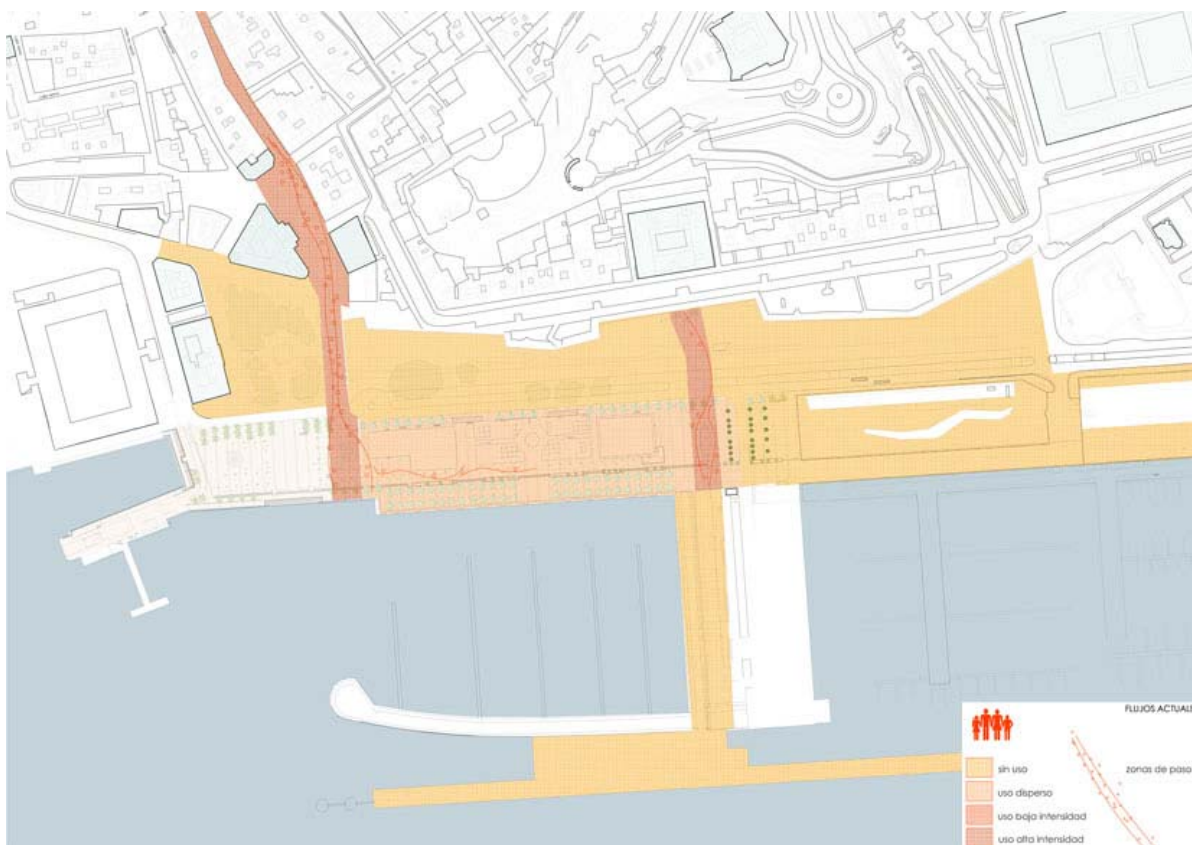


Figura 13. Análisis de flujos actuales del Puerto de Cartagena

Un gran espacio colectivo

Podríamos pensar a priori que los efectos de este método de acumulación generan una ausencia de perspectiva de conjunto, y por lo tanto, atenta contra los principios de la gestión urbanística y sus objetivos. Pero este sistema de crecimiento en cierto modo aleatorio, y al margen de la planificación, ha producido un efecto singular de transformación urbana directa, inmediata; construyéndose mientras se piensa, y así se ha hecho posible. La añoranza de este lugar como imaginario de los ciudadanos es una realidad y su construcción permite acumular la experiencia de las personas que lo viven casi simultáneamente. Sin capacidad de reacción, se abren nuevos espacios, se usan, se ocupan, y los habitantes responden con ansias de formar parte de ello. Casi como un experimento, se puede testear, ensayar y reformular, al contrario que las operaciones de gestión convencionales, que se procesan con tanta distancia que la capacidad de registrar su eficacia se reduce.



Figura 14. contraportada_ el muelle Alfonso XII

El frente marítimo es un espacio ahora real, creíble, con la identidad de su nueva imagen portuaria, quizás fragmentada, pero al fin, realizada. Entendemos que este nuevo espacio ha producido un gran consenso colectivo y una integración de la diversidad (Aldo van Eyck, Congreso CIAM, 1969); además ha recuperado el espacio público perdido, convirtiéndose en un lugar aceptado. Ha reaparecido el lugar ansiado y los ciudadanos hacen uso de su derecho a ocuparlo y el uso de este nuevo espacio constituye la esencia de la ciudad renovada que es ahora Cartagena (Angelique Trachana, 2008).



Figura 15. Vista del Muelle Alfonso XII



Figura 16. Vista de la Plaza del Ayuntamiento

Bibliografía citada

- BORJA, J. MUXÍ, Z., "El espacio público, ciudad y ciudadanía ". Electa, Barcelona, 2000.
 CASAL, F., "Historia de las calles de Cartagena". Academia Alfonso X el Sabio, Cartagena, 1930.
 NAVARRO VERA, J.R., "Operaciones de cambio de uso en antiguos espacios portuarios: El caso de Alicante". Revista de Obras Publicas. Ciencia y técnica de la ingeniería Civil, nº 3344, Madrid, 1995.
 RUBIO PAREDES, J. "Cartagena Puerto de Mar". Lunwerg Editores S.A, Barcelona, 2005.
 TRACHANA, A. "La evolución de la forma del espacio público". Nobuko, Buenos Aires, 2008.



DUyOT

e.arquitectura@upm.es

Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio

E.T.S. de Arquitectura de Madrid Avenida Juan de Herrera 4 - 28040, Madrid - urban-

[Nota Legal](#)

[Créditos](#)

